Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 477 or 480 of the Canada Shipping Act (1985)

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 477 ou 480 de la Loi sur la marine marchande du Canada (1985)

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE LA MORT DES DEUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE L'EMBARCATION OUVERTE "CFV 151370" DANS LE VOISINAGE DE PORT-AU-CHOIX (T.-N.) LE 5 MAI 1989

RAPPORT N° 535

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 477, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 480, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 477 et 480 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE LA MORT DES DEUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE L'EMBARCATION OUVERTE "CFV 151370" DANS LE VOISINAGE DE PORT-AU-CHOIX (T.-N.), LE 5 MAI 1989.

Fiche technique du bateau

Nom	Anonyme
Numéro de bateau de pêche	151370
Numéro de permis	2M8343
Port d'attache	Port-au-Choix
Jauge brute (calculée)	4,3 tonneaux
Longueur	7,62 m
Largeur	0,94 m
Type	Embarcation de bois ouverte
Construction	1984
Groupe propulsif	Moteur hors-bord Evinrude, 55 hp
Équipage	2 personnes
Propriétaire	Brian T. Plowman Port-au-Choix (T.-N.)

Nota : Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure avancée de Terre-Neuve (UTC moins 2½ heures).

Toutes les mentions de la Loi sur la marine marchande du Canada renvoient au chapitre S-9-1985 des Statuts révisés du Canada.

Données préliminaires

Dans l'après-midi du 5 mai 1989, deux pêcheurs ont perdu la vie quand leur embarcation de bois ouverte s'est remplie d'eau ou a chaviré pendant le transport de casiers à homard entre Port-au-Choix et les lieux de pêche ou pendant le mouillage des casiers.

Le bateau a été retrouvé alors qu'il flottait à la verticale et que seul l'avant émergeait de l'eau. Il était

retenu au fond par un enchevêtrement de casiers à homard qui avaient été dans l'embarcation.

Les corps des deux pêcheurs ont été repêchés à un mille environ de la position où l'embarcation a été retrouvée. Les hommes avaient peut-être prévu des difficultés parce qu'au moment de leur découverte, l'un d'eux portait un vêtement de flottaison individuel (VFI) et l'autre avait plusieurs bouées-repères de casiers à homard d'enroulées autour de la taille.

Renseignements concernant les personnes décédées

Nom	Brian T. Plowman	Brendan J. Gould
Poste à bord	Propriétaire/patron	Matelot
Age	24 ans	23 ans
Adresse	Port-au-Choix (T.-N.)	Port-au-Choix (T.-N.)

Récit des événements

Dans l'après-midi du 5 mai 1989, la petite embarcation de pêche en bois ouverte de 7,62 m, mue par un moteur hors-bord de 55 hp, transporte et mouille des casiers à homard. Elle appartient et est exploitée par Brian T. Plowman. D'ailleurs, ce dernier est à bord comme patron et Brendan Gould y agit comme matelot.

Les deux hommes quittent Port-au-Choix dans leur embarcation quelque temps après 14 h 30 le 5 mai 1989, pour mouiller des casiers à homard au large de Barbace Cove du côté Nord de la péninsule de Port-au-Choix. Les deux pêcheurs prennent place à l'arrière dans l'embarcation et il y a une soixantaine de casiers à homard d'arrimés à l'avant d'eux.

Vers 15 h 10, au large de Barbace Cove, le petit palangrier canadien "EVONNE GAY" qui rentre à Port-au-Choix, croise l'embarcation qui se dirige vers le large. Les occupants du palangrier constatent alors que l'embarcation est debout à la mer, qu'elle est lourdement chargée et qu'elle embarque des embruns. Au moment où les deux bâtiments se trouvent à une distance de 100 à 150 m l'un de l'autre, les deux pêcheurs dans l'embarcation font un signe de la main au "EVONNE GAY" pour lui signifier que tout va bien. Les conditions météorologiques sont alors apparemment bonnes, la visibilité est de 10 milles, les vents soufflent du Sud-Ouest de 15 à 20 noeuds, la mer atteint 1 mètre de hauteur et la température de l'air est fraîche.

Vers 16 h 00, le petit bateau de pêche canadien "CHER & JEFF" arrive dans le secteur au large de Barbace Cove pour pêcher. Il aperçoit au Nord de sa position quelque chose qui lui semble d'abord être un gros morceau de glace, qui sera identifié plus tard comme étant l'avant d'une embarcation à moitié submergée en position verticale à 370 m environ du rivage. L'embarcation semble être retenue au fond. Une fois qu'il a vainement vérifié dans la coque si les occupants sont là, le "CHER & JEFF" communique aussitôt à 16 h 08 sur la voie 16 du VHF avec le navire de la Garde côtière canadienne "TUPPER", qu'il sait être dans le secteur à effectuer des opérations dans les glaces. Il lui transmet la position de l'embarcation : 50°43,7'N par 57°22,2'W et mentionne en même temps la présence de débris dans le secteur. Il entreprend ensuite des recherches en vue de retrouver les pêcheurs.

Faisant route entre la baie Hawkes et Port-au-Choix, le NGCC "TUPPER" modifie sa route pour se rendre à la position du "CHER & JEFF", trois milles plus loin. La station radio de la Garde côtière canadienne (VCM) de St. Anthony informe le "TUPPER" qu'elle a entendu la conversation précédente avec le "CHER & JEFF" et qu'elle communiquera avec le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) à St. John's (T.-N.) pour le prévenir, et lui demande de la tenir au courant de la situation. Plusieurs autres petits bateaux de pêche dans le secteur ont entendu la communication du "CHER & JEFF" et se joignent aux recherches.

Dans l'intervalle, pendant que le "TUPPER" se dirige vers les lieux du sinistre, l'hélicoptère "CG119" du "TUPPER", qui a décollé de Port-au-Choix et ignore tout de la situation communique son HPA à bord au navire. Le "TUPPER" lui fait part de la situation et lui demande de survoler le rivage pour retrouver les disparus et de poursuivre ensuite ses recherches dans le secteur environnant.

Le "TUPPER" arrive à côté de l'embarcation à moitié submergée et commence à la soulever. On constate qu'elle est retenue au fond par un enchevêtrement de casiers à homard. Pendant l'opération, vers 16 h 28, le "CG119" informe le "TUPPER" qu'il a aperçu un corps, flottant immobile, et vêtu d'un gilet de sauvetage à 1,3 mille environ du navire. Le "TUPPER" relâche l'embarcation, se dirige vers l'endroit indiqué et récupère au moyen de son embarcation de sauvetage le corps de M. Plowman. Le "CG119" poursuit ses recherches et aperçoit un peu plus loin, tout juste sous la surface de l'eau, un autre corps dépourvu d'un gilet de sauvetage. L'embarcation de sauvetage se dirige à l'endroit indiqué et repêche le corps de M. Gould. Le "CG119" poursuit les recherches jusqu'à ce qu'il doive retourner pour faire le plein.

L'embarcation de sauvetage contenant les deux corps est hissée à bord du "TUPPER", qui met le cap sur Port-au-Choix où une ambulance les attend. À 17 h 48, l'ambulance transporte le corps des deux victimes à un hôpital voisin à Port Saunders, où à l'arrivée le médecin de service constate le décès des deux pêcheurs. L'autopsie pratiquée le lendemain permet d'attribuer la cause de la mort à la noyade. Entre-temps, on a confirmé qu'il n'y avait que deux personnes dans l'embarcation et les recherches ont été suspendues.

Le "TUPPER" appareille à 18 h 10 avec un agent de la GRC à son bord et commence à 18 h 42 à repêcher l'embarcation et les engins de pêche au homard emmêlés. Une fois ces derniers à bord, le "TUPPER" rentre à Port-au-Choix et y mouille l'ancre pour la nuit. A 09 h 42 le lendemain matin, l'embarcation et les engins de pêche sont débarqués et le navire est démobilisé pour poursuivre ses opérations habituelles.

L'accident a fait deux morts et n'a pas entraîné de pollution.

Analyse des principaux facteurs

1. Conditions météorologiques

Dans l'après-midi du 5 mai 1989, les conditions météorologiques dans le secteur étaient apparemment bonnes avec une visibilité de 10 milles, des vents du Sud-Ouest de 15 à 20 noeuds, une mer agitée de 1 mètre et une température de l'air de 3 °C. Ces conditions concordent avec celles enregistrées par le NGCC "TUPPER" et avec les prévisions émises pour le secteur.

Même s'il y avait encore de la glace dans certaines baies et certains bras, les eaux dans le port de Port-au-Choix et les environs de la péninsule de Pointe-Riche étaient relativement libres de glace au moment de l'accident et il n'y avait que quelques petits morceaux de glace dispersés à la surface de l'eau. La glace n'est pas considérée comme un facteur ayant joué un rôle dans l'accident.

2. Embarcation et moteur

L'embarcation de bois ouverte non inspectée de 5 ans qui appartenait à M. Plowman, a été récupérée par le NGCC "TUPPER". On a constaté qu'elle était en bon état et qu'elle ne comportait pas d'avaries apparentes qui auraient pu contribuer au sinistre. Le bouchon de nable dans le tableau arrière était bien en place.

Le moteur hors-bord Evinrude de 55 hp fixé au tableau, était rempli d'eau de mer quand on l'a retrouvé et ne comportait pas d'avaries structurelles. Malheureusement, on n'a pas pris note de la position de la manette des gaz et du réglage de levier de changement de vitesses, si bien qu'il est impossible de déterminer si l'embarcation était en marche ou si elle était arrêtée au moment de l'accident.

Du côté tribord près de l'avant, se trouvait un petit moteur à essence abrité qui actionnait un dispositif de levage à pompe hydraulique auquel il était relié par des tuyaux. Ce dispositif hydraulique, était situé à l'arrière du côté bâbord. Fixé à la coque à côté du dispositif hydraulique, un mât de charge tubulaire résistant qui servait à remonter les casiers à bord.

La flottabilité naturelle de la coque de bois ainsi que l'air emprisonné dans le petit espace aménagé dans le brion ont empêché l'embarcation de couler au fond. Si la profondeur de l'eau avait été plus importante, l'embarcation aurait sans aucun doute été retenue sous la surface de l'eau par le poids des casiers à homard emmêlés dans le mât de charge et le moteur hors-bord.

Il semble que la partie arrière de l'embarcation ait coulé en premier. Les casiers à homard se sont déplacés vers l'arrière et se sont emmêlés dans le mât de charge et dans le moteur hors-bord en tombant au fond de la mer et ont maintenu ainsi l'embarcation dans la position verticale, l'avant sorti de l'eau, comme elle était au moment de sa découverte. Avant ce dernier voyage, on n'avait jamais fait état de problèmes avec la coque ou avec le moteur hors-bord.

L'embarcation n'était pas inspectée par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et n'était pas tenue de l'être en vertu des règlements. Elle était enregistrée comme bateau de pêche commerciale et était ainsi assujettie à la Partie II du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche édicté en application de la Loi sur la marine marchande du Canada et devait respecter les articles du Règlement portant sur l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie. (Voir l'appendice 1 pour retrouver des extraits du Règlement).

3. Chargement de l'embarcation

Quand l'embarcation a appareillé de Port-au-Choix avec son chargement dans l'après-midi du 5 mai 1989, seules les personnes qui étaient à bord connaissaient le nombre exact de casiers transportés dans l'embarcation. Après la

découverte de l'embarcation avec les casiers emmêlés, on a déterminé, qu'il y en avait au moins 60 à bord. (45 qui ont été ramenés à bord du "TUPPER", 3 qui sont retombés à l'eau une fois parvenus à la hauteur de la lisse de pavois et 2 qui ont disparu quand un câble s'est cassé pendant le repêchage. Un train de 10 casiers était mouillé.) Il y en avait peut-être d'autres qui n'ont pas été retrouvés.

Il y avait apparemment d'autres objets dans l'embarcation : 2 gilets de sauvetage VFI, 2 réservoirs d'essence, un contenant d'essence supplémentaire, un contenant de fusées, un extincteur d'incendie, un seau de plastique de 22 litres, une boîte de bois contenant un couteau, un certain nombre d'outils de rechange, une gaffe à manche long et une à manche court.

Pendant les recherches, on a retrouvé dans l'eau à une certaine distance au Nord du lieu de l'accident les deux réservoirs d'essence, le contenant d'essence supplémentaire, un gilet de sauvetage et la boîte contenant le couteau.

Selon les témoignages, les casiers à homard étaient arrimés en rangées, longitudinalement et transversalement.

Les casiers placés au-dessus du plat-bord étaient arrimés transversalement. Les côtés extérieurs des casiers dépassaient de 0,3 ou 0,4 m des côtés de l'embarcation et les côtés intérieurs des casiers étaient plus bas que le côté extérieur, de sorte que les embruns qui s'abattaient sur les casiers s'écoulaient dans le fond de l'embarcation. Le chargement total à bord, incluant l'équipage et les engins, est évalué à au moins 1600 kg à 1700 kg.

Selon les témoignages, 40 à 45 casiers sont considérés comme un chargement normal pour une embarcation du type et de la dimension de celle de M. Plowman. Le franc-bord était réduit considérablement à cause du chargement. Il arrive souvent que les pêcheurs n'évaluent pas les risques qu'ils courent en chargeant trop leur bâtiment, même s'ils ont déjà transporté sans problème des chargements excessifs, habituellement dans des conditions météorologiques idéales.

Quand l'embarcation a été vue la dernière fois par le "EVONNE GAY", elle était debout à la mer à demi-vitesse environ et embarquait des embruns par l'avant. Son franc-bord était alors apparemment très faible, mais les deux pêcheurs ne semblaient pas s'inquiéter car ils ont salué de la main l'autre bateau quand ce dernier les a croisés à une distance de 100 à 150 m. Aucun des deux hommes ne semblait porter de dispositif de flottaison.

Comme l'embarcation avait un fort chargement et qu'elle embarquait des embruns, l'eau a dû se ramasser dans le fond et elle aurait dû normalement s'écouler vers l'arrière compte tenu du mouvement avant du bateau. L'accumulation de cette eau supplémentaire aurait diminué encore le faible franc-bord, entraîné un effet de carène liquide et réduit ainsi la stabilité de l'embarcation. Vu le chargement, il aurait été plus prudent de réduire la vitesse pour diminuer les embruns. L'eau supplémentaire dans le fond n'a peut-être été vue qu'au moment où elle a dépassé le niveau des varangues.

Même s'il est impossible de présenter un seul "scénario le plus probable" du sinistre, il est possible que l'arrière de l'embarcation a coulé en premier et que les casiers à homard aient alors glissé vers l'arrière et se soient emmêlés dans le petit mât de charge. Il semble aussi que les deux hommes (qui ne savaient pas nager) aient su ce qui était sur le point de se produire et que M. Plowman ait réussi à endosser un gilet de sauvetage soit avant de se trouver dans l'eau ou une fois qu'il était dans l'eau à côté de l'embarcation. L'autre gilet de sauvetage n'était apparemment pas à portée de la main et plusieurs bouées-repères de casiers à homard ont été coupées et attachées à M. Gould pour l'aider à rester à la surface. De toute manière, ils se sont éloignés l'un de l'autre ainsi que de l'embarcation, probablement en essayant d'atteindre le rivage à une distance de quelque 370 m.

4. Découverte et recherche

Vers 16 h 00, le bateau de pêche "CHER & JEFF" a aperçu l'avant de l'embarcation à moitié submergée, qui émergeait de l'eau. Quand il a constaté que l'équipage n'était pas dans le voisinage, il a communiqué sur la voie 16 du VHF avec le NGCC "TUPPER". Des recherches en vue de retrouver les disparus ont alors été instituées. La Station radio de la Garde côtière de St. Anthony (VCM) a entendu la conversation radiotéléphonique entre les deux bâtiments susmentionnés et a prévenu le CSSM de St. John's (T.-N.).

Le "TUPPER" a modifié sa route pour se rendre à la position où se trouvait l'embarcation, par 50°43,7'N et 57°22,2'W, et chemin faisant, il a donné l'ordre à l'hélicoptère "CG119", qui était parti de Port-au-Choix à sa rencontre, de survoler le rivage en vue de retrouver les occupants de l'embarcation et d'effectuer des recherches dans les environs.

À 16 h 28, le "CG119" a prévenu le "TUPPER" qu'il avait aperçu un corps vêtu d'un gilet de sauvetage qui flottait

à 1,3 mille de l'embarcation. Le "TUPPER" qui était alors occupé à sortir l'embarcation de l'eau, l'a relâchée pour aller repêcher le corps. Ce dernier flottait immobile sur le dos, il avait les yeux fermés et la bouche ouverte et des vagues lui balayaient le visage. Il n'avait donné aucun signe de reconnaissance quand l'hélicoptère s'était approché.
À 16 h 38, le "TUPPER" est arrivé sur les lieux et a affalé son embarcation de sauvetage dans laquelle prenaient place quatre membres d'équipage pour aller chercher le corps. À ce moment-là, le "CG119" a indiqué au "TUPPER" qu'il avait aperçu à une soixantaine de mètres plus loin un deuxième corps qui était tout juste sous la surface de l'eau et ne donnait aucun signe de vie. À 16 h 40, l'embarcation de sauvetage a retiré le premier corps de l'eau. On a alors vérifié les signes vitaux de la victime, mais elle n'en donnait aucun.

L'embarcation de sauvetage s'est ensuite dirigée vers le deuxième corps qui flottait à 0,3 m environ sous la surface de l'eau. Il avait plusieurs bouées-repères de casiers à homard (bois) d'attachées autour de la taille pour lui permettre de flotter et après les avoir coupées on l'a hissé à bord et on a vérifié ses signes vitaux, mais comme la première victime, il n'en présentait aucun. L'embarcation de sauvetage a été remontée à bord du "TUPPER" qui s'est dirigé vers Port-au-Choix où l'attendaient des agents de la GRC. Après vérification et recherche de l'identité par les agents de la GRC, les corps ont été transportés par ambulance à l'hôpital de Port Saunders où le médecin de service a constaté le décès à leur arrivée.

À 18 h 10, accompagné d'un représentant de la GRC, le "TUPPER" s'est rendu sur les lieux où se trouvait l'embarcation dans le but de la récupérer, après quoi il est revenu à Port-au-Choix pour la nuit. Dans l'intervalle, à 18 h 15, le "CG119", à court de carburant, est revenu sur le "TUPPER" après 2 heures et 10 minutes de recherche. À 09 h 42 le lendemain matin, le "TUPPER" est retourné à ses opérations habituelles.

Au cours des recherches dans le secteur au Nord de l'endroit où les deux corps, ont été repêchés, un bateau de pêche a retrouvé deux réservoirs à essence, le contenant d'essence supplémentaire, un gilet de sauvetage et une boîte de bois contenant un couteau. Aucun autre objet n'a été retrouvé.

5. Survie

La température de l'eau de mer enregistrée le 5 mai était de 4,4°C. Une publication de la Société canadienne de la

Croix Rouge intitulée "Survie en eau froide" démontre au moyen d'un graphique qu'une personne qui séjourne dans la mer dont la température est de 5°C a de fortes chances de survie si elle est secourue immédiatement et qu'elle peut s'aider elle-même pendant 35 minutes environ. Après un séjour dans l'eau variant entre 35 minutes et une heure et demie, la personne a 50 p. cent des chances de survivre. Il s'agit de durées de survie prévisibles moyennes de personnes adultes. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. La durée de survie prévisible augmente si la personne a un excédent de graisse corporelle et diminue si elle est menue.

Ces moyennes varient selon la forme physique, l'âge de la personne et si elle a subi des blessures. Les conditions météorologiques peuvent aussi influencer ces moyennes. La consommation d'alcool peut donner l'impression à la victime qu'elle a plus chaud, mais elle accélère en fait la déperdition de chaleur. Comme c'est souvent le cas dans les accidents de ce genre, il semble que les pêcheurs négligent souvent de porter des gilets de sauvetage ou des VFI à bord de leurs bateaux. Ils considèrent que ceux-ci sont inconfortables et embarrassants pendant les opérations de pêche et encore davantage, s'ils portent de gros vêtements.

Aucun des deux hommes ne semblait porter de dispositif de flottaison la dernière fois qu'ils ont été vus, même s'il y avait deux gilets de sauvetage dans l'embarcation. Quand on a retrouvé les victimes, elles portaient :

M. Plowman - un gilet de sauvetage, une combinaison en ciré, une veste marine, un jean, des gants, des bas et des sous-vêtements.

M. Gould - une combinaison en ciré, un habit de neige noir, un T-shirt bleu, une chemise rouge, des bas et des bottes de caoutchouc. Quatre bouées-repères de casiers à homard étaient attachées autour de la taille, lesquelles ont été coupées avant de le sortir de l'eau.

L'autopsie a révélé que la mort était attribuable à la noyade et non pas à l'hypothermie, comme on le croyait. Quand on a retrouvé les deux victimes, elles montraient apparemment des signes de rigidité cadavérique. Il semble qu'elles aient séjourné pendant une heure et plus dans l'eau (elles ont été vues la dernière fois à 15 h 10, l'embarcation submergée a été aperçu à 16 h 00 et le premier

corps a été retrouvé à 16 h 28). L'endroit où l'embarcation submergée a été retrouvée n'était apparemment pas très éloigné de l'endroit où les victimes ont été vues la dernière fois.

6. **Expérience**

Les deux hommes pêchaient depuis leurs années d'école et avaient une bonne expérience de la navigation dans de petites embarcations. Ni l'un ni l'autre ne savait nager. Les deux avaient suivi un cours de fonctions d'urgence en mer (FUM), M. Plowman en 1983, et M. Gould en 1985.

Constatations

Quelque temps après 15 h 10 le 5 mai 1989, par beau temps, Brian Plowman et Brendan Gould sont tombés à l'eau soit pendant le transport des casiers à homard ou soit pendant le mouillage de ces casiers, quand leur embarcation ouverte de 7,62 m s'est remplie d'eau ou a chaviré pour des raisons inconnues. En l'absence de témoins, il semble que les deux hommes aient perdu la vie en raison des facteurs suivants :

- il y avait une soixantaine de casiers dans l'embarcation alors qu'un chargement normal comprend entre 40 à 45 casiers;

- les victimes ont pu se retrouver dans l'eau froide avant d'avoir réussi à prendre un dispositif de flottaison quelconque;

- les victimes n'ont pas été en mesure d'utiliser les fusées qu'il y avait à bord et si elles les ont utilisées, personne ne les a vues;

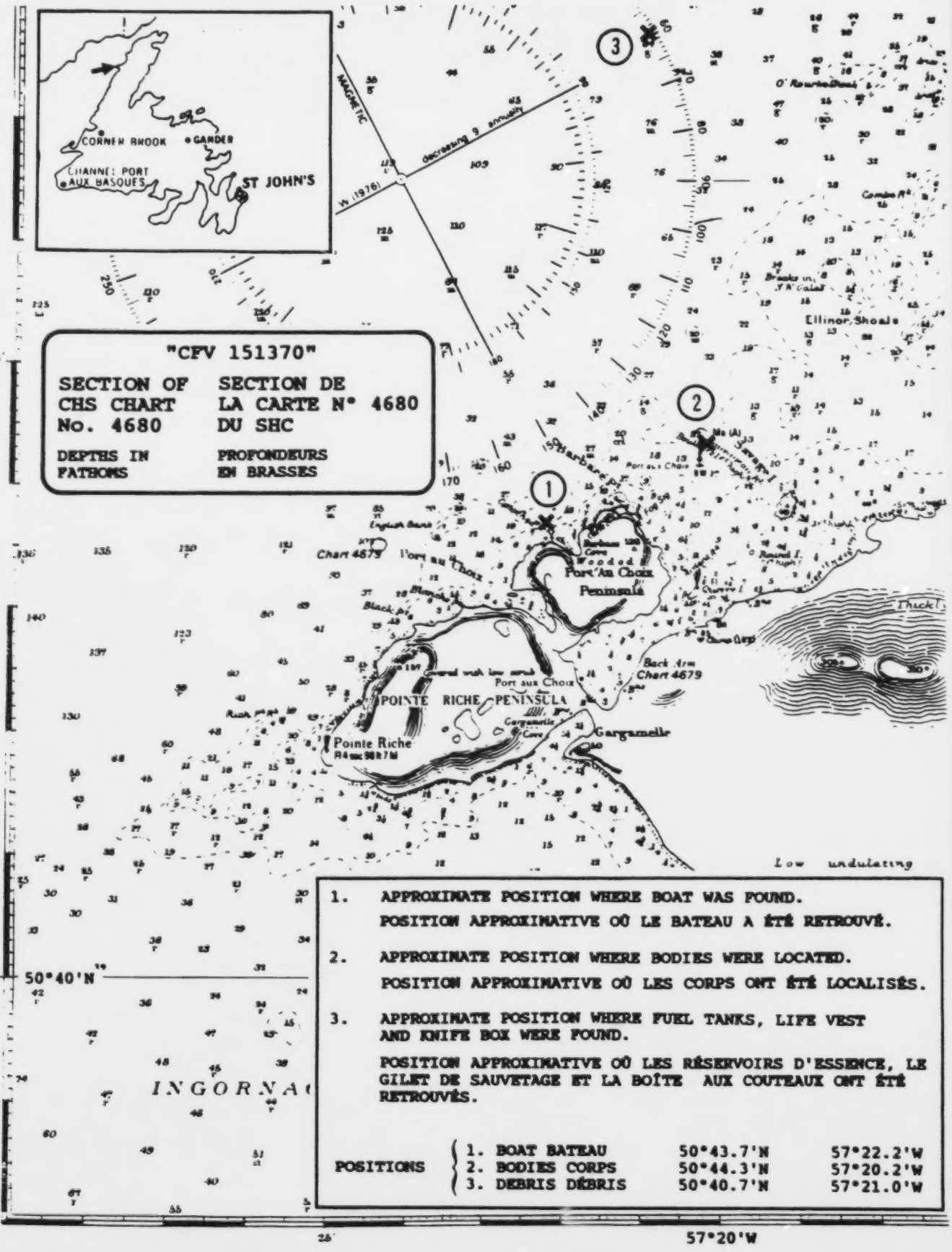
- certains dispositifs de sécurité n'étaient pas fixés dans l'embarcation, si bien qu'ils ont disparu;

- les victimes portaient de gros vêtements et ne savaient pas nager;

- l'eau froide a limité la durée de survie des deux hommes.

Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
110, rue O'Connor
Ottawa (Ont.)
K1A ON5

OTTAWA (ONT.)
NOVEMBRE 1989.


CORNER BROOK
GANDER
CHANNEL PORT AUX BASQUES
ST JOHN'S
"CFV 151370"
SECTION OF CHS CHART No. 4680
SECTION DE LA CARTE N° 4680 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEURS EN BRASSES
MAGNETIC
decreasing 9' annually
(1976)
Ellinor Shoals
Harbour Round
Port au Choix
Chart 4679
Port au Choix Peninsula
Back Arm
Chart 4679
POINTE RICHE PENINSULA
Pointe Riche
Gargamelle
Low undulating
50°40'N
INGORNA
57°20'W
1. APPROXIMATE POSITION WHERE BOAT WAS FOUND.
POSITION APPROXIMATIVE OÙ LE BATEAU A ÉTÉ RETROUVÉ.
2. APPROXIMATE POSITION WHERE BODIES WERE LOCATED.
POSITION APPROXIMATIVE OÙ LES CORPS ONT ÉTÉ LOCALISÉS.
3. APPROXIMATE POSITION WHERE FUEL TANKS, LIFE VEST AND KNIFE BOX WERE FOUND.
POSITION APPROXIMATIVE OÙ LES RÉSERVOIRS D'ESSENCE, LE GILET DE SAUVETAGE ET LA BOÎTE AUX COUTEAUX ONT ÉTÉ RETROUVÉS.
POSITIONS
1. BOAT BATEAU 50°43.7'N 57°22.2'W
2. BODIES CORPS 50°44.3'N 57°20.2'W
3. DEBRIS DÉBRIS 50°40.7'N 57°21.0'W

APPENDICE I

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche

PARTIE II

BATEAUX DE PÊCHE D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS QUINZE TONNEAUX

Application

52. La présente partie s'applique aux bateaux de pêche qui, ayant une jauge brute d'au plus 15 tonneaux, ne sont pas des voiliers.

Équipement de sauvetage, feux et signaux

53. (1) Au présent article, l'expression «approuvé», appliquée à un objet, signifie que l'objet a été construit conformément aux normes applicables, établies dans le Règlement sur l'équipement de sauvetage, et qu'il a été approuvé par le Bureau.

(2) Tout bateau de pêche ne dépassant pas 12,2 m de longueur doit avoir

a) une brassière de sauvetage approuvée pour chaque personne à bord;

b) une bouée de sauvetage approuvée munie d'une ligne de 27 m; et

c) une boîte métallique étanche contenant six feux approuvés à allumage automatique.

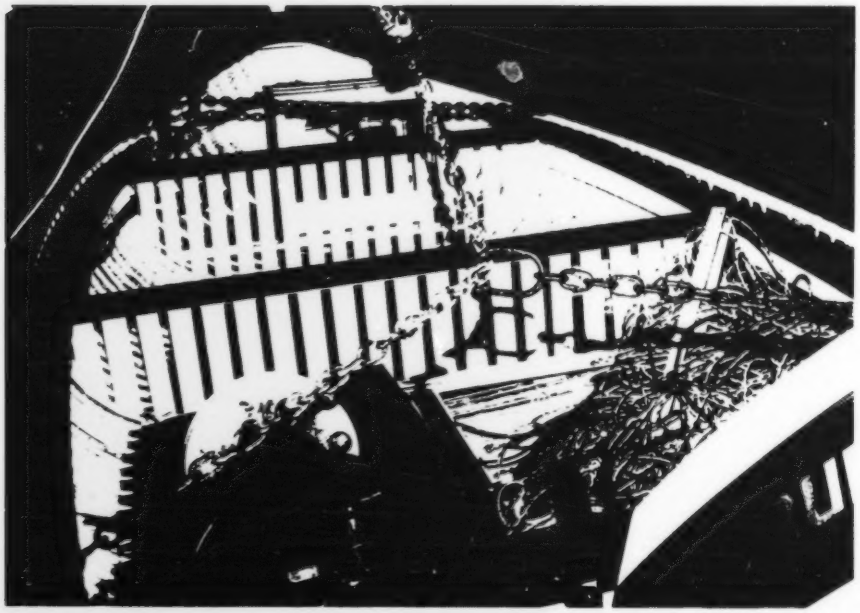
(3) Tout bateau de pêche dépassant 12,2 m de longueur doit avoir

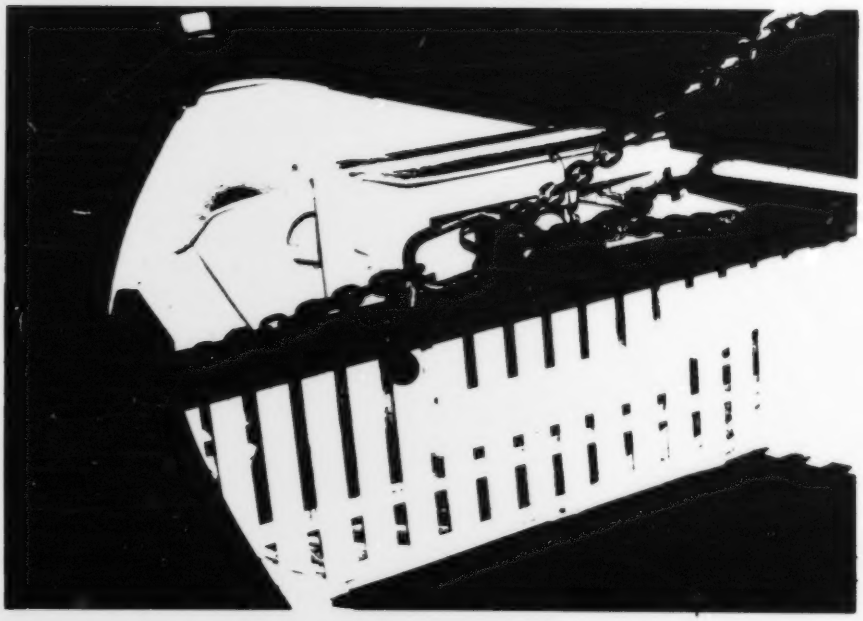
a) une brassière de sauvetage approuvée pour chaque personne à bord;

b) un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage, de bateaux, de doris, d'esquifs ou de senneurs pour recevoir toutes les personnes à bord; et

c) une boîte métallique étanche à l'eau contenant six feux rouges à allumage automatique.

(4) Tout bateau de pêche doit être pourvu d'un équipement et de feux conformes aux exigences du Règlement sur les abordages; ces feux doivent être soit au pétrole, soit électrique.

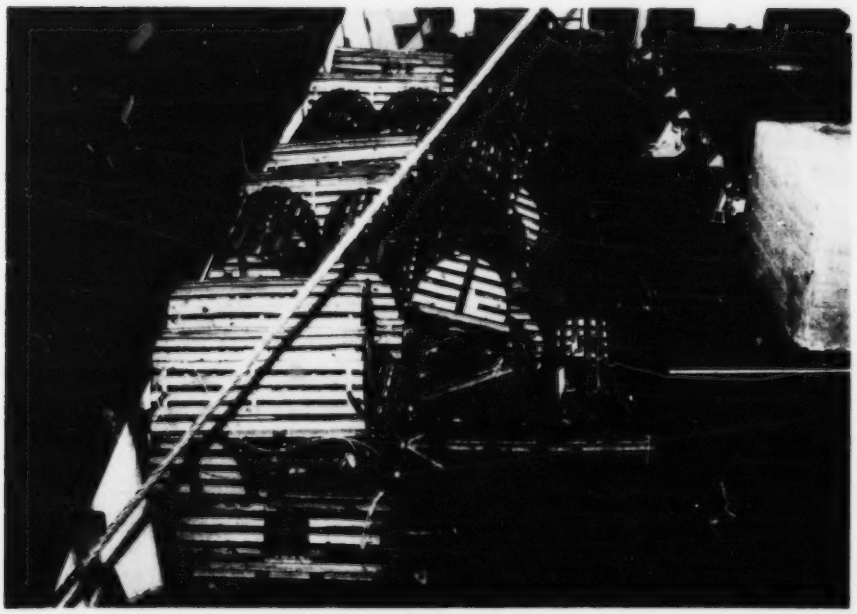




The Plowman boat aboard CCGS "TUPPER".

Le bateau Plowman à bord du NGCC "TUPPER".

The Plowman boat after recovery.
Bateau Plowman après sa récupération.



Lobster traps recovered.
Casiers à homards récupérés.